

Bus 260 in Adlershof: Wohngebiet anbinden statt Leerfahrten!

Derzeit macht die BVG-Buslinie 260 an ihrem Adlershofer Ende eine beachtliche Leerfahrt zu einer Betriebshaltestelle. Der folgende Artikel zeigt, wie man die Linie zu einem für die Fahrgäste sinnvolleren Endpunkt führen kann – ohne einen einzigen Bus mehr oder zusätzliches Personal zu benötigen!



Durch Umlegen der Endstelle auf die stadteinwärtige Seite wird ein größeres Wohngebiet erschlossen. *Grafik: Holger Mertens / OSM*

Heutige Situation

Die Buslinie 260 verbindet das Kosmosviertel mit Rudow und Adlershof. Sie fährt überwiegend im 10-Minuten-Takt. Nach Ankunft am S-Bahnhof Adlershof biegt sie auf das Adlergestell nach rechts ab (stadtauswärts) und macht eine etwa 600 Meter

lange Betriebsfahrt ohne Fahrgäste bis zur Haltestelle Otto-Franke Straße – die übrigens birgt einige Risiken für Radfahrende, die wegen der Station und der Wartepositionen der Busse dort auf den Gehweg abgeleitet werden. Blöd nur, dass sich das WC für die Fahrerinnen und Fahrer unmit-

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
SIGNAL 4/2021 338 (21.11.2021)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



telbar vor der Rampe befindet und manch einen dazu verleitet, seinen Omnibus so anzuhalten, dass er Pedalierende auf die Fahrbahn des stark befahrenen Adlergestells zwingt.

Jedenfalls wendet der Bus an besagter Otto-Franke-Straße zur nächsten Betriebsfahrt, um ab S-Bf Adlershof die Fahrgäste in Richtung Rudow einsteigen zu lassen.

IGEB-Vorschlag

Die in Summe 1,2 km lange Betriebsfahrt ohne Fahrgastnutzen ist an sich schon sehr ärgerlich, da es dort ein Gewerbegebiet und lockere Wohnbebauung gibt.

Bei näherer Betrachtung der Adlershofer Wohnviertel entlang des Adlergestells zeigt sich indes eine deutlich sinnvollere Linienführung für den östlichen Endpunkt des 260ers: Statt am S-Bf Adlershof wie oben beschrieben nach rechts auf das Adlergestell abzubiegen, sollte dieser dort nach links (stadteinwärts) fahren, um an einer neuen, noch zu schaffenden Haltestelle in etwa zwischen Neltestraße und Tankstelle zu enden.

Die Fahrstrecke in diese Richtung würde etwa 700 m betragen und ein größeres Viertel erschließen, das heute in einem Umkreis von 700 m Luftlinie ÖPNV-seitig komplett unerschlossen ist.

Hinzu kommt, dass für 2023 eine Brücke über das Adlergestell und die Bahntrasse zur Igo-Etrich-Straße geplant ist, um eine Lücke im überregionalen Fuß- und Radwegenetz zwischen Adlershof und Johannisthal zu schließen. Hierdurch wird auch das Einzugsgebiet einer solchen Haltestelle (ein wenig) vergrößert.

Zur Umsetzung dieser Endstellenumklappung sind im Wesentlichen drei Maßnahmen erforderlich: Die Ampel an der Kreuzung Dörpfeldstraße/Adlergestell muss ein Abbiegen aus der Kombi-Haltestelle nach links ermöglichen (möglicherweise entfällt diese Maßnahme, wenn die Busse am S-Bf Adlershof die Kombi-Haltestelle auch künftig nicht mehr nutzen). Außerdem müssen an der neuen Endstelle Neltestraße eine Toilette für das Fahrpersonal errichtet und je

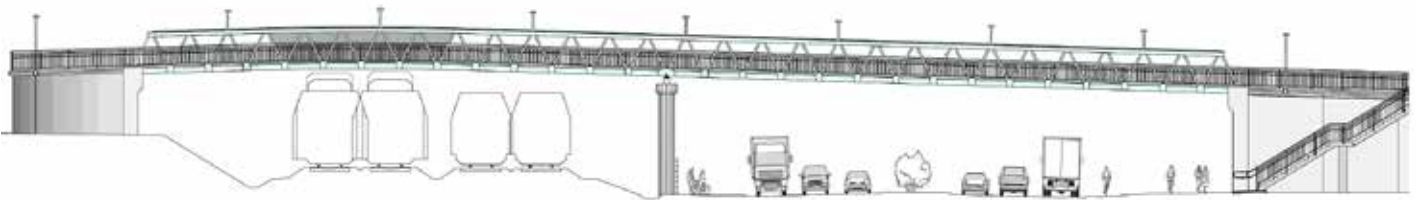


An der vorgeschlagenen Stelle für die neue Wendestelle bestünde auf dem Seitenstreifen ausreichend Platz.

Foto: Thomas Krickstadt



An der vorgeschlagene neuen Endhaltestelle befinden sich mehrgeschossige Wohnhäuser, die heute nur mit langen Fußwegen an den ÖPNV angeschlossen sind. Fotos: Christian Linow



An der vorgeschlagenen neuen Busendstelle plant die Senatsverkehrsverwaltung eine neue Fußgänger-/Radfahrer-Brücke über das Adlergestell und die Bahnanlagen. So würden die neuen Anwohner jenseits der Bahn auch Zugang zum Bus erlangen. Abb.: SenUVK / IGS



Hier zu sehen ist die bisherige Endhaltestelle des 260ers. Der Radweg wird heute zur Umfahrung auf den Bürgersteig geleitet.

nach Standort eine Wendemöglichkeit ggf mit Pflörtnerampel installiert werden.

Alternativen zum IGEB Vorschlag

Es ist schwerlich möglich, das Adlershofer Wohngebiet im Umfeld der Neltestraße anders sinnvoll anzubinden. Eine eigene Linie nur für die Verbindung zum S-Bahnhof Adlershof, die bestenfalls alle 20 Minuten führe und keinerlei weitere Direktverbindungen anbieten würde, ist sicher nicht sinnvoll.

Bestenfalls ließe sich alternativ die Linie 260 statt nur bis zur vorgeschlagenen Endstelle weiter bis zum Bahnhof Schöneweide verlängern. Damit würden aber zusätzliche Betriebskosten anfallen, weil weitere Busse und Personal nötig wären. Zugleich fährt die S-Bahn parallel und es gibt kaum weitere lokale Erschließung.

Der IGEB-Vorschlag ist daher eine aufwandsarme und sehr sinnvolle Möglichkeit zur besseren Anbindung des Wohngebietes und ließe

sich hervorragend mit der Realisierung der neuen Fußgängerbrücke verbinden.

aus: verkehrspolitische Zeitschrift
 SIGNAL 4/2021 338 (21.11.2021)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11

